

中華民国元年五月における川漢鐵路公司株主会の国有化決議：保路運動後の四川鉄道国有化問題に関する新史料の紹介と分析

著者	千葉 正史
著者別名	Chiba Masashi
雑誌名	東洋大学文学部紀要．史学科篇
号	41
ページ	165-190
発行年	2015
URL	http://id.nii.ac.jp/1060/00007925/

中華民國元年五月における川漢鐵路公司株主会の国有化決議

——保路運動後の四川鐵道国有化問題に関する新史料の紹介と分析

千葉 正史

一 四川保路運動と辛亥革命後の国有化決議

(1) 保路運動をめぐるこれまでの認識と課題

一九一一年に発生した四川省での鐵道国有化反対運動、すなわち四川保路運動をめぐるのは、同年末の辛亥革命の前哨戦として位置付けられることで、近代中国における革命運動の一環を構成するものとしてこれまで認識されてきた。その一般的な理解を簡単に整理すれば、同年五月一日に清朝政府が打ち出した幹線鐵道国有化政策に対して、国有化に名を借りて民間から鐵道利権を強奪し、その後借款導入という形式をとって外国に売り渡すものであるとして、全国的に反対の声がわき上がり、特に最初の国有化対象となった湖北省より四川省成都に至る川漢鐵路の建設に取り組んできた四川において運動の高揚を見ることがとなった。当初は鐵道経営の主体となった地域エリートを主体とする請願運動として開始された保路運動は、多くの民衆が参加することで急進化し、当局が武力を用いた弾圧に踏み切ったことで、九月以降全省規模の反政府暴動へと展開した。そしてそれは社会利益に反する政策を民意を踏みにじって強行するもの

として、清朝統治の正当性を喪失させ、一〇月一〇日の武昌蜂起とそれ以後の各省への革命波及に多大な影響をもたらしたとされてきた。こうした過程の中に位置付けられることで、同運動はいわば「反清革命」としての政治的側面より専ら注視され、中国近代史の上で重要な位置付けを与えられてきた。^①近年も大部の史料集が刊行されるなど、研究関心は衰えていないのだが、鉄道建設方針をめぐる中央政府と地方社会との意見の齟齬というその本質については、意外に等閑視されてきたと指摘できる。

実はこの川漢鉄路の国有化問題をめぐっては、意外な事実が存在する。宣統帝退位と袁世凱の臨時大總統就任により革命が収束してまもない中華民国元年（一九一二年）五月、四川で川漢鉄路公司の株主会が開かれ、自ら同鉄路の国有化を求める決議を可決したのである。そして同年一月二日には中華民国政府との国有化交渉が成立し、清算事務をへて三年（一九一四年）九月に川漢鉄路は国有化された。これを皮切りに、全国各省の主要な民営鉄道は次々と国有化され、清朝を倒して成立した中華民国のもとで、あらためて鉄道国有化政策が推進されていった。その後の建設は主として外国借款の導入で進められ、前年に激しい批判の対象となったはずの民営鉄道の国有化と借款建設という方針は、ほかならぬ四川での国有化要求決議を発端に、革命後推進されていたのである。

このような一八〇度の転換と言って良いその後の状況展開であるが、その詳細な経緯については、これまでほとんど知られてこなかった。こうした事実と言及する史料としては、民国三年（一九一四年）刊行の『民国鉄路一年史』と二四年（一九三五年）刊行の『交通史路政編』が挙げられるが、「〔民国〕元年五月、特に株主大会を開き、議論して川漢鉄路を国有に移譲帰属させることにした（元年五月、特開股東大会、議將川路讓帰国有）^③」「民国元年五月、四川の鉄道〔会社〕株主は成都で株主會議を開き、国有に移譲帰属させる方法について討議した（民国元年五月、四川鉄路股東在成都開股東會議、磋商讓帰国有辦法）^④」と、いずれもごく簡単に概要を述べるにすぎない。四川保路運動に関しては、

前述したように各種の史料集が編纂されているが、その収録対象は基本的にいずれも運動の辛亥革命への発展と四川独立までを範囲とし、革命後の川漢鐵路の帰趨について取り上げたものはない。^⑤一方で中華民国時期の鐵道史に関する史料集としては、『中華民国鐵路史資料 一九二一—一九四九』があり、川漢鐵路の国有化についても独立した項目を立てて関連史料を掲載しているが、この株主会による国有化要求の過程については、上記の『交通史路政編』の記述を引用しただけで終わらせてしまっている。^⑥研究史の上でも、四川の鐵道国有化問題に関しては反政府暴動への展開とその後辛亥革命への発展で叙述を終えるものがほとんどであり、革命後のこうした展開まで取り扱った研究は、管見の限り皆無である。結果として、こうした事実はほとんど認知されず、上述したような国有化問題に対する認識は、大きく見直される機会のないままに今日に至ってきたのである。

(2) 「川漢鐵路公司第三次股東會速記錄」の発見と内容

以上に述べたように、川漢鐵路の国有化問題を再検討する上で重要な鍵となる民国元年五月の川漢鐵路公司株主による会議について、筆者はこれまで未解明であったその詳細を知りうる史料を、このほど発見した。それは「商辦川漢鐵路臨時股東總會議事速記錄」の題目で北京市の国家図書館古籍館に所蔵されている三冊組の書籍であり、^⑦二〇一五年九月の同館訪問時に閲覧してその内容を確認することができた。その概要を紹介したいが、まず巻ごとの題目は以下の通りである。

第一冊「商辦川漢鐵路臨時股東總會議事速記錄」

第二冊「第三次股東會速記録」

第三冊「川路臨時股東總會議案誌要」

このうち第一冊と第三冊は、民国一〇年（一九二一年）に同鐵路公司より中華民國政府交通部にそれぞれ一部が提出されて同部の檔案中に保管され、戦後は国民党政権の手で台湾へ移送されて、現在は台湾新北市の中華民國国史館に所蔵されている。⁸⁾筆者は二〇一四年二月の同館訪問時にこれを発見して閲覧したが、その内容は、前者は民国元年一二月二五日から二年一月二九日にかけての臨時株主總會の議事、後者は同總會で議決された各案件と規則、関係当事者間での書簡電報等を収録したものであり、元年五月の株主会に関する内容は、これらの巻には含まれていなかった。そして今回北京にて発見された第二冊こそが、五月の株主会（以下、原文の「股東会」も使用）の議事内容を記録したものであったのである。

この「第三次股東會速記録」は、民国元年五月一七日から六月一日にかけての一ヵ月近くにわたってほぼ連日開かれた川漢鐵路公司の臨時の股東会での議事を、各発言者の発言内容をほぼ忠実に記載する速記録の形式で収録したものとなっている。そして五月一七日に開かれた最初の会議での議事内容が国有化の是非であり、同鐵路の国有化が当事者のどのような議論を経て決議されるに至ったのかを具体的に知ることができる得難い史料価値を有している

(3) 五月一七日股東会の議事内容概要と国有化問題の実像

こうして新史料の発見からその詳細を知ることが可能となった民国元年五月一七日の川漢鐵路公司股東会の会議であ

るが、そこからは実に様々な同鉄路の国有化をめぐる当事者たちの本音を聞き出すことができる。その概要について、以下に述べておきたい。

同日の会議は、四川軍政府の張培爵副都督らの臨席の下、株主一三六人、代理人一八四人が出席して午前十時より開会となった。なお会場については明記されていないが、同鉄路公司の本社であろう。初日ということで、まず欠席者への処罰や発言の時間制限、議場の秩序維持に当たる糾察員の選出などといった案件が審議・決定されている。その上で、本題の議案が審議開始されたが、同日はこれまで同鉄路公司が進めていた湖北省宜昌を起点として四川省万県に至る第一期着工区間での建設工事について、国有化の可否を柱に今後の処置を検討する「宜昌工程処分案」のみが取り上げられ、討議の後に投票により方針が議決されることとなった。

まず最初に議長団からの議案説明として、劉會長より「今回の宜昌工程の処分と鉄道の国有移管は、第一の重要議案である。ただ意見には三種類存在する。(一) 国有への移管を主張するもの。(二) 国有に反対するもの。(三) 全部は国有に移管すべきでないとするもの」と述べられ、国有化を前提に株主からの意見は大きく三つに分かれることが示された。その上で、「情勢に基づいて言えば、現時点では自力で建設する能力はなく、必然的に国有に帰すべきである」と、議論の方向性として積極的に国有化を求めていく方向付けがなされた。それを受けて、川路維持会代表の張森楷が発言し、国有化の積極的な実現を求める意見に賛同した。この張森楷という人物は、実は前年には保路運動に積極的に参加しており、かつての「国有反対」の主張との矛盾について、「去年の反対は、国有に反対したのではなく、『借款成立の』¹⁰ 条約に反対したのである。今、民国が成立し、所謂国有は民国の所有ということを意味するようになり、外国の所有というのではない」と最初に弁解した。その上で、「〔国有に〕接収後は、もし財力がなければ、なお外債を借用する。ただ国会を通過させることが必要であり、〔そうすれば〕借債は自ら借債するのであり、鉄道の利権は自らの利権のま

まで、盛宣懷が鐵道を外人に売り渡そうとしたようなことにはならず、不可ということはない」と、外債すなわち外国借款の使用も国会の承認を条件として是認した。そして今後の川漢鐵路の建設については「思うに宜万間は、工事が困難で費用は巨額であり……、もし建設するならば、なお無数の金銭が必要である。我が四川人は、果たして独力で負担できるであろうか」「この鐵道は現在、存亡の時に直面しており、進展させようとしてもできず、撤退することも不可である。我々は一千余万兩でこの鐵道を建設してきたが、僅か二年余りで、残額は現在いくばくもなく、今後どうして負担できよう」として民営による事業継続に悲觀的な見方を示し、「先に国有〔反対〕を争い、今は国有に帰すというのは、名譽の上で好ましからざることかもしれない。しかしながら、ただ名譽のみを顧るということは、實際には為しがたく、また意味のないことである」「宜万の一區間は、營業には不利であり、純然たる国有性質にかかるもので、政府に移管すべきである」などと主張して、「中央政府が〔川漢鐵路を国有に〕接収すれば、もとより良い。もし接収を認めてくれなければ、我々は代表を選出して政府と交渉しなければならぬ。このことは非常に緊要である。この問題は総じて速やかに解決せねばならない」と、もし政府の方から国有化を実施しなければ、株主側より国有化を交渉して実現させるよう求めた。

この張森楷の發言が、いわば同日の出席株主の意見を代表するものとなった。続いて發言に立つた張夔階も、「川漢鐵路は民国を創造した基因であり、これは自ら誇るわけではなく、天下の共に認めるところである。今、突如国有ということを耳にし、驚きにたえない」と、多少の困惑は見せつつも、「中央政府は財政が困難であっても、我々は宗旨を堅持し、目的を堅持して、必ずや〔国有化を〕達成するまでやりぬく。ましてや我々の〔国有化を求める〕理由は十分であり、これに最高の誠意をもって要求すれば、まことに認められないということはないであろう」と、結局は国有化を積極的に求める見解を表明した。こうした發言に対して、批判的な意見も出されなかったわけではない。姓名不詳の

綿竹県株主代表は、「見よ、去年は国有〔問題〕のために生死をかけて闘い、遂に目的を達成したのだ。目的は既に達成されたのに、ことごとく国有に帰すというのであれば、世間の笑いものとなることを恐れる。湖北は僅かに一百万兩を集めただけだが、なおかつ「鉄道計画」を進行させようと努力している。四川人は何を苦しんで、自らその方法を放棄しようとするのか」と、保路運動時からの豹変ぶりに対する率直な批判を投げかけている。ただ、今後の方針としては、「宜万の工程は非常に困難であり、九千万兩もの資金があつてはじめて成功可能である。四川省は戦火を手痛く経たばかりで、どうして負担できよう。私の意見は、宜万は〔自力建設を〕断念して、成渝を建設するということである」と、これまでの宜昌―万県間での建設計画を放棄して、同省の民営による鉄道建設は成渝すなわち成都―重慶間を対象に試みるべきであると述べ、川漢鐵路全体を四川人の手で完成させることには断念の見解を表明している。

このように、同日の会議では、前述の（三）の意見、すなわち川漢鐵路の国有化に全面的に反対し、全区間での民営建設を継続するよう求める意見は、結局出されなかった。むしろ先に紹介したように、工事の困難な宜万間はもはや放棄して、民営建設の対象区間は成渝間に移すべきであるとの主張が少なからず賛同を獲得し、そのことにより「成都と重慶の連合は、表面的には合うように見えて内心はバラバラである……」。この鉄道を建設することで、感情を結びつけることができる（張夔階）と、辛亥革命時に大漢四川軍政府と蜀軍政府がそれぞれ前後して成立し、主導権争いの後に三月一日によりやく四川軍政府へと統一されたばかりの成都と重慶とが深く結びつけられるとも主張された。こうして議論は、宜昌―万県間に関しては国有化を容認する方向で取りまとめられ、最終的に議長役の鄧會長より、条件や手続きの検討は後日におこない、とりあえず同区間の国有化の可否を決することが動議された。議決は投票によっておこなわれ、可とする者は紅票、否とする者は緑票を投じた結果、以下のような開票数となった。

紅票一四一、九二四

綠票 三、五一五

こうして四〇倍という差を付けて国有化を可とする票が多数を占め、同日の會議は「宜昌万県間の工事を中央政府に委譲し、国有に移管することを表決」して終了・散会となった。

以上、国有化要求が決定されるに至る會議での議論を概括して紹介したが、こうした株主たちの姿勢からは、前年の国有化問題に際しても、条件すら同意できるものであれば政府による国有化の実施を受け入れていたであろうことが推測される。結論としては、保路運動は国有化そのもののへの反対ではなく、あくまでも実施方法をめぐる条件闘争であったと見るべきものであったということが、今回発見の新史料より改めて確認されたと言えるであろう。ただ、こうした地域エリートから構成される株主会の決定が、直ちに一般民衆を含めた地域住民の総意として広く社会全体に受け入れられたのかは、現時点では速断することができない。前述の各種の史料には、その後の国有化実施をめぐる過程で種々の混乱が生じたことも述べられており、今後より広く同時期の現地史料を調査する中で、川漢鐵路国有化問題の一層の実像解明が求められよう。

以下、本稿では「第三次股東会速記録」より、民国三年五月一七日における會議速記録の原文と訳文を掲載する。冒頭の国有化審議とは直接関係のない議事運営をめぐる発言の部分は省略したが、同日の議題は国有化の可否一件であり、その部分を原文とあわせて収録することで、この新史料の内容が今後の保路運動研究に広く裨益することを望むものである。

二 川漢鐵路公司第三次股東会における国有化決議案の審議速記録

凡例

- ・ 原文については、筆者の手で句読点および引用部分の括弧書きを施した。
- ・ 訳文については、筆者により補った部分を「」で示した。
- ・ 註釈を施した箇所は、丸数字で註記した。

【原文】

五月十七號（陰曆四月初一日）星期五

處分宜昌工程案

午前十鐘開會。代理一百八十四人、股東一百三十六人。

副都督張・實業司次長張・巡警總監楊、皆蒞會。

鄧會長報告〔中略〕「今年開會、很重要的、比別的事件不同。只怕議論不決、把時間耽悞、限三分鐘為猶豫時間。若各股東有重要思想、可以發表出來、不必多延時刻」（衆贊成）。〔中略〕又云「今天這個議案、有幾個意見。請劉先生報告」。

劉會長云「此回處分宜昌工程與路歸國有、是第一大議案。但意見有三層。（一）有主歸國有者。（二）有反對國有者。（三）有不全歸國有者。更有調查宜萬工程、此種意見書、尚未印刷出來、送與各位先生看。大約於政治經濟上、有種種之困難。據形勢而言、此時自辦無力、應歸國有。至於付息選人材一層、宜詳細規畫。程雪樓報告已詳言之矣。代表羅先生主張國有。曾先生主張改修成渝」。鄧會長云「請川路維持會代表發言」。

張森楷云「去年開臨時股東會、為的鐵路國有。後來造成民國、亦是鐵路國有。但去歲反對、非反對國有、是反對條約。今民國成立、所謂國有、原為民國所有、非為外國所有。查宜萬一段、工艱費鉅、種種困難、前張詩六已詳言之。曩爭國有、今歸國有、於名譽上似不好。然但顧全名譽、於事實上做不去、也是無濟的。在前專制時代、李稷勳係京堂、與督撫平行、能施壓制、事事易辦。今則不能用壓制了。即如購地一事、前尚屢起紛爭、今無壓制、能力薄弱。我即無界限之分難保。人亦如我、無界限之分。以後遂停不修。已費之千萬、款項無着。若修、尚須無數之金錢。我川人能獨力擔任否。李來函、請保管路工機材等件、誠為要着。然為風雨飄搖、山洪暴發、亦豈容易保管。總之、川路為造成民國之根源。宜萬一段、不利營業、純係國有性質、以歸政府。諒無不接收。收後、若無財力、仍借外債。只要國會通過、借債自借債、路權自路權、不至如盛宣懷之以路賣與外人、常無不可。此路現值存亡之秋、欲進不能、欲退不可。我們一千餘萬修此路、僅二年餘、所存現已無幾、將來何能擔負。中央政府能收固好。如不肯收、我們還要舉代表、與之交涉。此是很要緊的。此問題總宜從速解決。至於款項工程、如何辦法、還望大家討論。各位如有反對宜歸工程歸國有者、請詳言之。愈研究、理愈真固、不嫌反對也。今將程德全來電讀、與各位聽一聽」。

鄧會長云「此議題重大。或國有、或民有、先議決、然後好議別件。須分個界限、只議國有。民有。至國有如何、民有何之手續、俟取決後再議」。

張夔階云「張先生在渝設維持會、成都設研究會、名異實同。川路為造民國之基、非自誇、天下共認。今忽聽國有、不勝詫異。但國有亦有界說。盛宣懷所謂幹路、起止未分、當以宜萬為幹線。此外屬枝路、仍可自修。其讓歸國有者、指已成之路已用之款而言。若未用之款、當然仍歸川人、不能含糊。請將此層、詳加研究。中央政府、財政雖困難、我等抱定宗旨、抱定目的、必須達而後已。況我們理由充足、加以最誠之意求之、諒無不允。去歲亂後、宜路材料等經車載船裝者、不知若干。已請黎總統、出示保管。事實上必急定議案、派人保管為要。各股東以為如何」。

鄧會長云「此說甚合。現存之款、當然是我們的。有意見者、請發表」。

中江代表云「前已上意見書謂、川路歸國有、在民國上、為最大問題。東西各國、以路礦為固定之資產、同為實業上事、而路必歸國。去歲辯爭有二。(一)絕對不借外債。(二)借債有借法(此未發表)。如今、講修成渝、所餘僅三百多萬。能修成若干路、必仍籌款。不如全路歸國有、或股款可望全付。我們或認國債、更有着落。為張先生所言、以所餘之款自修、譬如家人貿易折了本、交與家長。家長固承認、衆弟兄能否許可。故不如全歸國有為是。若要辦成渝、恐辦不到。大家以為如何」。

綿竹代表云「適言全歸國有、未嘗不可。但經營八九年、始得一千餘萬、本非容易。開工僅兩載、倒款糜費、所存僅三百多萬。看來、去歲為國有之故、出生入死、達到目的。目的既達、盡歸國有、恐怕落人笑話。湖北僅籌一百萬、尚且力圖進行。川人何苦、自棄其辦法。莫先於查款。去年李璠琴所管之款、派人調查、浮用不少。即如敝縣綿竹所存之款、亦挪用不少。再者、宜萬工程艱難、須有九千萬兩、方可成功。川省慘遭兵燹、何能擔負。鄙意、舍宜萬、修成渝。宜昌工程、派人調查、澈底清算。并撥各省協餉等項、與政府交涉、收歸川人修路之用。區區之見、尚祈斟酌」。

雙流縣代表周鳳池云「路歸國有、所疑者兩問題。成都至重慶、需款不下二千萬。此時財力單薄、固不能擔任。修宜萬、更從何說起。據此情形、不如全歸國有。中央政府、如有能力修宜萬、自然能修成渝。否則對於宜萬借債、對於成渝、亦是借債。成渝·宜萬、相差不遠。諸君為名譽起見。然事有不能單求之表面、而不徵諸事實者。川輪甚有利益、蜀通之獲利、可見一斑。以現在之財力、欲修成渝、與前之一千餘萬、欲修宜萬、同一危險。今值兵後、民間經濟、異常困難。欲收租股、萬不能的。若賴購股、恐十年亦辦不到一千萬。此非從公款、着手不能。從公款、如協餉等項、欲收不認、恐難辦到。雲南·西藏、若不給協餉、除非不要此二處。鄙意、不如全歸國有。政府收、必全收、不收全路、亦必不收」。楊總監云「楊維今日、以股東之資格、為簡單之發言。論民生主義及國家社會主義、川省幹路應收歸國有。俟政府之規畫

既定，公司可向政府、承辦數段」。

張夔階云「鐵路既造成民國、上而軍政府、下而一班人民、總要存一維持觀念。豈能任其殘破而不收拾，因其困難不設法繼續修乎（衆拍掌）。宜工程如不歸國有，則已用之款如一盤散沙、有何着落。而未用之款、與材料・機械・藍格志股票等、尚存五百餘萬。值此經濟困難、以之流通市面、活人不少（衆拍掌）。宜昌十段路工、養活十數萬人。成渝如修、至少、必能用數萬人。無業之民漸少、匪風可藉潛消（衆大拍掌）。成渝之路、修成若干里、即能開若干里車。股東見可獲利、購股必能踴躍。且非是以此款即能修成渝也。不過存保存之意。輪船固有利益、稍有損失、動需萬金。中外臨江、或有意見不合、損失更大。各位不可知其利、而不知其害。鄙人不敢一意贊成。成渝聯合、貌合神離。維持會與研究會、宗旨既同、修此路、可以聯絡感情（張拍案）（衆拍掌）。鐵道學生、既經最困難之工程、易修工程、不待言了。不過請一工程司、以資顧問可矣。非若再宜之學生、受制於工程司。宜之工程、李固罪人、而罪魁還是顏德慶。修路既可養活多人、而附近鐵路地方、利源可增無限。路豈可不收嗎（衆拍掌）」。

陳尊宇云「第一界限國有・民有、先說該修・不該修。若要全體歸國有、成渝不修、而先修宜萬。要遲至二十年後、方有修成渝之一日。查成都為四川政治中心點、重慶為四川商業大馬頭。現成渝貌合神離、誠為張先生所言。能修、則可以聯感情。但路事破壞、欲將餘款議辦實業、鐵路不是實業嗎。況修成若干里、即能開車若干里、人必勇於購股。弟住三段工程上、即以三段工程論、三段做成工程、已有七八分、尚須百餘萬、始能完工。宜歸十段、硯有十餘個、詹總工程司亦有險工修成甚難之說。不如收歸國有。至其中如何辦法、如何交涉、尚須研究」。

曾斌云「去年為此路造成民國、此路就不修了。去歲父老之誓死力爭者、為何。宜萬路線九百里、以前七八年之經營、開工二年、修成者不過二十餘里。千餘萬金、歸於烏有、尚有數百餘里。責我同胞擔負、恐不能的。前主修宜萬者、未知工程、未考究財力如何、此刻不必論了。但此千餘萬、未得丝毫利益、不足以昭信用。將來農工商大營業、恐亦為此而

有戒心。此路下接漢陽、上通四川、間接秦・隴・滇・黔・藏衛、關係重大、政府必不以難而不修。接收可敢斷言。故歸國有甚善。又有謂此區區之款、不能修成渝似矣。成渝沿路、均有碼頭、修一段、即有一段利益。至宜昌、距成都二千外。政府不能監督、工程司等嫖賭濫用。住宜董事、以人少、孤掌難鳴、莫可如何。至修成渝、股東相距甚近、事可監督之。又有三百餘萬金、流通市面、金融機關自活潑了。至費道純為勘路死、胡雨嵐為路嘔血而亡。不修、何以對此殉路諸人。去歲力爭不修、何以能免人之恥笑（衆拍掌）。

鄧會長云「我們今日不研究修成渝與全歸國有、只研究宜萬賣與國家否。如賣、再商賣法。不賣、再研究修法。如賣、自有條件。歸國有、譬如買賣、買主未在此、即全賣之、而買主未知如何。國家如不收成渝、歸自修、我們不賣。那就議進行方法、將來派人、至中央政府交涉。非賣路線、乃賣鐵路。請研究」。

東鄉代理石琨王云「鄧會長分二種演說、賣字頗不贊成。歸國有、不但川幹路歸國有、全國亦然。去歲反對、反對外債。現今尚未令川路歸國有。若謂幹路歸國有、則成萬即應全歸國有。如以易者自修、難者歸國有、不免受人議論。我們不如認定成渝為枝路、渝宜為幹路。並請鄧先生、提議條件、要求不以鐵路抵押外債。至歸國有、已用之款、分附股與公債票二種。公債票無息、附股則修成可分紅。此區區之見也」。

鄧會長云「條件未言明、以故石先生意有未盡處。今日只議歸國有、不歸國有。至於條件及以後之手續如何、或付股及公債等件、決後再議」。

邱穆云「川路一省之路、中央政府之財、各省之財、中央即認、各省未必即認。歸國有、為自己計、做倒幾成、算幾成。宜路工財產不惜、可以不提、如惜、請向中央政府交涉」。

鄧會長云「請衆用投票法表決。宜萬歸國有否、可決者投紅票、否決者投綠票。視權數之多寡、以決可否」。當時開票。紅票得十四萬一千九百二十四權。綠票得三千五百一十五權。

彭蘭芬云「我前已屢次辭職。此刻時勢變更、公司與董事辦法、亦須變更、方能有濟。諸君留心組織、並物色人材可也。現董事均欲辭職、已函告審查會。事關重大、故特報告」。

鄧會長云「今天已一點多鐘。所有未議、嚴定責成一案、明日再議」。於是搖鈴散會。

表決宜萬路工、讓中央政府、收歸國有。

【訳文】

五月十七日（陰曆四月一日）金曜日

宜昌工程処分案

午前十時開會。代理一百八十四人、株主一百三十六人。

四川省副都督張〔培爵〕・実業司次長張^①・巡警総監楊〔維〕の各位臨席

鄧會長より報告「〔中略〕今年の開會は、とても重要であり、ほかの事案とは同じでない。ただ議論が決せず、時間を無駄にすることを恐れるので、猶予時間は三分に限ることとする。もし各株主に重要な意見があれば、発表してもらって良いが、時間を引き延ばさないようにしていただきたい」（一同賛成）。〔中略〕「今日のこの議案については、いくつか意見がある。劉氏に報告をお願いしたい」。

劉會長「今回の宜昌工程の処分と鉄道の国有移管は、第一の重要議案である。ただ意見には三種類存在する。（一）国有への移管を主張するもの。（二）国有に反対するもの。（三）全部は国有に移管すべきでないとするもの。更に宜万工程を調査するというものもあるが、この意見書については、なお印刷できておらず、各位におかれては、送付して目を通するに至っていない。おおよそ、政治上・經濟上において、種々の困難がある。情勢に基づいて言えば、現時

点では自力で建設する能力はなく、必然的に国有に帰すべきである。利息と人材選択の問題については、よろしく詳細に検討すべきである。程雪樓の報告は既に詳しくこのことを述べている。代表の羅氏は国有を主張し、曾氏は改めて成渝鐵路を建設することを主張している」。

鄧會長「川路維持会代表より発言をお願いしたい」。

張森楷「去年、臨時株主会を開いたのは、鐵道国有〔問題〕のためである。その後民国が誕生したのも、また鐵道国有〔問題〕からである。ただ去年の反対は、国有に反対したのではなく、〔借款成立の〕条約に反対したのである。今、民国が成立し、所謂国有は民国の所有ということの意味するようになり、外国の所有ということではない。思うに宜万の一区間は、工事が困難で費用は巨額であり、種々の困難については、以前張詩六が既に詳しく述べている。先に国有〔反対〕を争い、今は国有に帰すというのは、名譽の上で好ましからざることかもしれない。しかしながら、ただ名譽のみを顧むということは、實際には為しがたく、また意味のないことである。以前の專制時代にあつては、李稷勳^②が京堂^③であり、總督・巡撫と対等で、強圧手段を施すことができたので、事々に容易に行うことができた。今はすなわち強圧手段を用いることはできない。用地買収の一事を例にとつても、前にもなおしばしば紛争が起きており、今は強圧手段がとれないので、能力は薄弱である。私は即ち権限がなく維持したい。人もまた自分と同じで、権限がない。以後、遂に停止して建設せず。既に千万兩を費したが、資金のあてがない。もし建設するならば、なお無数の金銭が必要である。我が四川人は、果たして独力で負担できるであろうか。李からの書簡に、鐵道工事の機材などの物件を保管するよう要請があり、まことに重要な課題である。しかるに風雨は吹き荒れ、山からは洪水が押し寄せ、また容易に保管できようか。総じて言えば、川漢鐵路は民国を誕生させた根源である。宜万の一区間は、營業には不利であり、純然たる国有性質にかかるもので、政府に移管すべきである。まことに接収しないということはな

いであろう。接收後は、もし財力がなければ、なお外国借款を借用する。ただ国会を通過させることが必要であり、「（そうすれば）借款は自ら借りるのであり、鉄道の利権は自らの利権のままで、盛宣懷^④が鉄道を外人に売り渡そうとしたようなことにはならず、不可ということはない。この鉄道は現在、存亡の時に直面しており、進展させようとしてもできず、撤退することも不可である。我々は一千万両余りでこの鉄道を建設してきたが、僅か二年余りで、残額は現在いくばくもなく、今後どうして負担できよう。中央政府が接收すれば、もとより良い。もし接收を承認してくれなければ、我々は代表を選出して政府と交渉しなければならぬ。このことは非常に緊要である。この問題は総じて速やかに解決せねばならない。資金と工程については、どのような方法をとるかについて、みなさんと討論することを希望する。各位でもし宜婦^⑤工程を国有に帰することに反対する方があれば、詳しく発言していただきたい。検討を重ねれば、理論は一層確固たるものとなるのであり、反対（意見）は歓迎である。これから程德全^⑥の電報を読みあげるので、各位と拝聴したい」。

鄧会長「この議題は重大である。あるいは国有か、それとも民有かを先に議決し、その後に別件をよく議論したい。すべからく「議事内容の」境界を区分し、ただ国有・民有を議することとする。国有ならばどうするか、民有ならばどうするかの手続については、採決後を待つて再び議することにした」。

張夔階「張氏は重慶で維持会を設立し、成都では研究会を設立したが、名は異なるも内実は同じである。川漢鐵路は民国を創造した基因であり、これは自ら誇るわけではなく、天下の共に認めるところである。今、突如国有ということに耳にし、驚きにたえない。ただ国有もまた区別の説がある。盛宣懷の言っていた幹線鉄道は、「川漢鐵路の」起点から終点まで特に分割されておらず、当然宜万の区間は幹線となろう。このほかは支線に属し、なお自力で建設できよう。その国有に譲渡移管させるといふのは、既に完成した路線、既に使用した資金を指して言うのである。いまだ

使用していない資金については、当然四川人に帰すのであり、「その点を」うやむやにすることはできない。このことについて、詳細に研究を加えてもらいたい。中央政府は財政が困難であっても、我々は宗旨を堅持し、目的を堅持して、必ずや達成するまでやりぬく。ましてや我々の「国有化を求める」理由は十分であり、これに最高の誠意をもって要求すれば、まことに認められないということはないであろう。去年の動乱後に、宜路の材料などで車や船により運び出されたものは、どれだけあるか分からない。既に黎総統^⑦に保管措置を通達するよう要請したが、実際には至急議案を決定し、人員を派遣して保管することが重要である。各株主はどのようにお考えであろうか。

鄧会長「この意見は非常に適切である。現存する資金は、当然我々のものである。意見のある方は、発表をお願いしたい」。中江代表「前に既に意見書を提出して申し上げたが、川漢鐵路の国有への移管は、民国において最大の問題である。世界の各国は、鐵道・鉅山を固定資産とし、いずれも実業上の事であるが、鐵道は必ずや国に帰属させる。去年の論争では、二つ「主張が」あった。（一）絶対に外債を借用しない。（二）外債の借用には方法がある（これは未発表）。現在、成渝鐵路の建設を検討しているのに、残額は僅か三百万両あまりである。一定の路線を建設するならば、資金の確保が必要である。全路線を国有に移管させるに越したことはなく、そうすれば出資金もあるいは全額返還が望めよう。我々があるいは国債を引き受ければ、更に確実である。張氏の発言されたように、残額の資金をもつて自力で建設するのは、例えて言うならば家族が取引で負債を負い、家長に肩代わりさせるようなものである。家長はもとより承認するであろうが、兄弟は許すであろうか。ゆえに全て国有に移管するに越したことはないという意見を是とするものである。もし成渝鐵路を着手しようとしても、恐らくは「目的を」達成できないであろう。みなさんはどのようにお考えであろうか」。

綿竹代表「今しがた全て国有に移管するという発言があったが、いまだかつて不可ということはない。ただ経営するこ

と八九年にして、ようやく一千万両あまりを得たのであり、本来容易なことではなかった。着工してから僅か二年で、回収不能や浪費により残額は僅か三百万両あまりとなつてしまつた。見よ、去年は国有〔問題〕のために生死をかけて闘い、遂に目的を達成したのだ。目的は既に達成されたのに、ことごとく国有に帰すというのであれば、世間の笑ひものとなることを恐れる。湖北は僅かに一百万両を集めただけだが、なおかつ〔鉄道計画を〕進行させようと努力している。四川人は何を苦しんで、自らその方法を放棄しようとするのか。まずは資金調査をすべきである。去年、李瑤琴の管理する資金を人員を派遣して調査したが、流用されたものが少くなかつた。すなわち我が県綿竹の現存する資金も、また少からず流用されていた。話を戻せば、宜万の工程は非常に困難であり、九千万両もの資金があつてはじめて成功可能である。四川省は戦火を手痛く経たばかりで、どうして負担できよう。私の意見は、宜万は〔自力建設を〕断念して、成渝を建設するというものである。宜昌の工程については、人員を派遣して調査し、徹底的に清算する。ならばに各省協餉^⑧などの予算枠を転用し、政府と交渉して四川人による鉄道建設の費用に充てさせる。ごく狭い見識に基づく意見であるが、検討をお願いしたい。

双流県代表周鳳池「鉄道の国有移管について、疑念とするものは二つの問題である。成都より重慶に至る区間は、必要とされる資金は二千万両を下らない。現在財力は薄弱であり、もとより〔建設を〕担当することはできない。ましてや宜万間の建設は、更にどのように論じれば良いのか。こうした状況からすれば、全て国有に移管するに越したことはない。中央政府がもし宜万間を建設する能力があれば、おのずから成渝間も建設できるであらう。そうでなければ、宜万間を対象に借款をおこない、成渝間に対して、また借款をおこなうこととする。成渝と宜万では、その違いは大きくない。諸君は名譽のために見解を述べている。しかし物事には、單純に表面からこれを求めるだけで、事實を追究しなければ駄目なことがある。四川の汽船業は甚だ利益があり、蜀通^⑨の収益からも、そのことは伺える。現在

の財力をもって成渝間を建設しようとするのは、これまでの一千万両あまりをもって宜万間を建設しようとするのと同じ危険性がある。今は兵乱の後にあつて、民間の経済は非常に困難である。租股^⑩を徴収しようにも、全く不可能であろう。もし株式の購入に頼るのであれば、恐くは十年後も一千万両に満たないであろう。このことは公的資金によるのでなければ、着手不能である。公的資金によるのであれば、協餉などの費目からの流用がもし認められなければ、恐らくは実行困難であろう。雲南省・チベットは、もし協餉を支給しないのであれば、不要なこの二地方であろう。私の意見は、全て国有に移管するに越したことはないというものである。政府が接収するならば、必ずや全体を接収するだろうし、全路線を接収しないならば、また必ずや接収しないであろう」。

楊総監「（私）楊維は本日株主の資格から、簡単に発言したい。民生主義及び国家社会主義を論じれば、四川省の幹線鉄道は当然国有に接収帰属させるべきである。政府の計画が定まるのを待ち、公司は政府に対して数区間の建設を申請すべきである」。

張夔階「鉄道は既に民国を誕生させ、上は軍政府から下は一般人民まで、総じて維持すべきとの観念が存在している。どうして破綻に任せて收拾せず、困難さから手段を講じて建設を継続しないことがあるのか（一同拍手）。宜昌の工程は、もし国有に移管しなければ、既に使用した資金はバラバラに分散し、どのような成果が残ろうか。そしてまだ使用していない資金は、材料・機械・藍格志〔公司〕^⑪の株式などとともに、なお五百万両あまり存在している。この経済困難にあたって、これを市中に流通させれば、助かる人々は少くない（一同拍手）。宜昌の十区間の工事は、十数万人を養つてきた。成渝がもし建設されれば、少く見積もっても数万人を雇用しよう。無業の民が減少すれば、土匪〔に加わろうという〕風潮はこれによって衰退消滅しよう（一同大拍手）。成渝鐵路が少しでも完成すれば、その区間に列車を走らせることができる。株主は利益が獲られることを見て、株式購入は必ずや好調となろう。かつこ

の資金でもって直ちに成渝鐵路を建設できるわけではない。「鐵道事業の」保存の意を存するだけである。汽船はもとより利益があるが、少しでも損失があれば、ややもすると多額の資金を必要とする。中外臨江¹²、あるいは意見の合わないことがあれば、損失は更に大きい。各位はその利を知ることができず、その害を知らない。小生は敢えて一意に賛成せぬものである。成都と重慶の連合は、表面的には合うように見えて内心はバラバラである。維持会と研究会は、宗旨は既に同じであり、この鐵道を建設することで、感情を結びつけることができる（張、演台を叩く）（一同拍手）。鐵道の見習い技師は、既に最も困難な工程を経験しており、建設が容易な工程については「十分に担当可能であること」言を待たない。しかし工程司¹³一名を招聘して、顧問に資するようにすべきである。宜昌の見習い技師が、工程司により牽制されたようなことにはならない。宜昌の工程（をめぐる問題）は、李（稷勲）はもとより罪人であるが、罪魁は顔德慶¹⁴である。鐵道建設は既に多くの人間を養い、鐵道周辺の地域は、利源を限りなく増やすことができる。どうして鐵道を「国有へと」接收しないことがあるのか（一同拍手）」。

陳尊宇「第一の議題である国有・民有については、まず建設すべきか・建設すべきでないかを論じるべきである。もし全体を国有に移管するのであれば、成渝は建設されず、先に宜万から建設される。遅くて二十年後に至って、ようやく成渝が建設される日がある。思うに成都は四川の政治中心点であり、重慶は四川の商業大都市である。現在は成都と重慶は、表面的には合うように見えて内心はバラバラであること、誠に張氏の言うとおりである。「成渝鐵路を」建設できれば、感情を結びつけることができるであろう。ただ鐵道事業は破壊され、残余の資金をもって「汽船会社などの」実業を經營しようと検討しているが、鐵道は実業ではないのか。いわんや少しの距離でも完成すれば、その区間に列車を走らせることができ、人々は必ずや株式購入に意欲的となろう。私は第三工区に居住しており、同工区の工事を例に論じれば、完成した工事は既に七八割であるが、なお百万両あまりを用いてはじめて竣工させることが

できる。宜帰間の十区間には、隧道が十数箇所あり、詹工程司^⑮もまた困難な工事で完成は甚だ難しいとの説である。国有に移管させるに越したことはない。その中でどのような方法をとるか、どのように交渉するかは、なお研究が必要である」。

曾斌「去年はこの鉄道のために民国が誕生したが、鉄道自体はなお建設されていない。去年に父老が死を誓って闘争したのは、何のためだったのか。宜万の路線は九百里に及び、これまで七八年間の経営で着工してから二年たつが、完成したのは二十里あまりにすぎない。千万両あまりの資金は烏有に帰し、なお数百里が〔未完成の区間として〕存在する。我が〔四川人の〕同胞にその負担を迫っても、恐らくは不可能であろう。これまで宜万間の建設を主張してきた者たちは、工程を知らなければ財力がどうであるかも深く考えなかったが、今回はこうしたことについて論じる必要はない。ただこの千万両あまり〔の投資〕が、いまだ少しも利益を得ていないのは、信用を確かなものとする上で十分ではない。将来農工商の各事業を大いに経営しようとしても、このことから警戒心が生じることを恐れる。この鉄道は下は漢陽に接し、上は四川に通じ、陝西・甘肅・雲南・貴州・チベットにも連絡して関係は重大であり、政府は困難だからといって建設しないことはなからう。接収されると敢えて断言できる。ゆえに国有に移管されるのは甚だ良い。また、これっぽっちの資金では成渝を建設することはできないだろうと言う者もある。成渝の沿線には、随所に都市があり、一区間を建設すれば、その区間の利益が存在する。宜昌については、成都より二千里の外にある。〔四川省〕政府は工程司らの女遊びや賭博などの遊興・濫用を監督することができず、宜昌駐在の董事^⑯は、少人数で力量に限りがあること「片手では拍手を鳴らせない」ようなものであり、いかんともしがたい。成渝の建設については、株主は甚だ近くにおり、事に監督することができる。また三百万両あまりの資金を市中に流通させれば、金融機関は自ずから活性化しよう。費道純は鉄道測量のために死に、胡雨嵐は鉄道のために血を吐いて亡くなった。建設しな

ければ、どうしてこれらの鉄道に殉じた諸人に向き合うことができようか！去年の闘争にもかかわらず建設しないのであれば、どうして世間の嘲笑を免れることができるか！（一同拍手）。

鄧会長「我々は今日は成渝鉄路の建設や〔川漢鉄路〕全体の国有移管を検討することはせず、宜万間の国家への売却のみを検討する。もし売却するならば、その方法について再度検討しよう。売却しないなら、再度建設方法を検討しよう。もし売却するならば、おのずから条件がある。国有に移管するのは、売買に例えれば、買主はここにおらず、すなわち全部売ろうとしても、買主は未だどうだか分からない。国家がもし成渝を接收せず、自力建設に帰すのなら、我々は売却しない。そして今後の方針を議論し、将来人員を派遣して中央政府と交渉する。路線を売却するのではなく、すなわち鉄道〔全体〕を売却するのである。検討を求めたい」。

東郷代理石琨玉「鄧会長は二方針に分けて説明したが、「売」の字にはすこぶる不賛成である。国有に移管するのは、四川の幹線鉄道だけが国有に移管されるのではなく、全国もまた同様である。去年反対したのは、外債に反対したのであった。現在なお川漢鉄路の国有移管は発令されていない。もし幹線鉄道は国有に帰するといふのであれば、成都万県間も全て国有に帰属しよう。もし〔建設が〕容易なものは自力で建設し、困難なものは国有に移管するというのであれば、世間の議論を免れないであろう。我々としては、成渝間を支線鉄道、重慶宜昌間を幹線鉄道と認定するに越したことはない。ならびに鄧氏には、条件の提議にあたっては、鉄道を外債の抵当としないよう要求するようお願いしたい。国有に移管されたら、既に用いた資金は、附股と公債票の二種類に分ける。公債票は無息で、附股はすなわち開通後に配当を分配できるようにする。以上はごく狭い見識に基づく意見である」。

鄧会長「条件はいまだ明言されておらず、ゆえに石氏のご意見にはいまだ尽くされていないところがある。今日はただ国有に移管するか、移管しないかのみを議論する。条件及び以後の手續をどうするか、また付股及び公債などの件に

ついで、議決後に再度議論することとしたい」。

邱穆「川漢鐵路は一省の鉄道である。中央政府の財産は各省の財産であり、中央政府は認めても、各省は必ずしも認めないかも知れない。国有への移管は、我々としては、やれるだけやるだけである。宜昌の工事の財産は惜しまないのであれば、提議しなくても良いが、もし惜しむのであれば、中央政府に対して交渉されるよう願う」。

鄧会長「一同、投票法を用いて表決されたい。宜万間を国有に移管するかどうか、可決とする者は紅票を投じ、否決とする者は綠票を投じられたい。票数の多寡を見て、可否を決する」。

即時に開票。紅票は十四万一千九百二十四。綠票は三千五百一十五。

彭蘭芬「私はこれまでに繰り返し職を辞そうとしてきた。この時勢変革の時に、公司と董事の規則も、また必然的に變更することで良い結果をもたらそう。諸君は組織に注意を払い、ならびに人材を物色されたい。現在の董事は全員辭職を願っており、既に審査会に伝達している。重要な案件なので、特に報告する」。

鄧会長「今日は既に一時間あまりを過ぎた。いまだ議論していない案件は、厳しく一案を定め、明日再び議論したい」。これにて鈴を鳴らして散会。

宜昌万県間の工事を中央政府に委譲し、国有に移管することを表決。

①名は不明。

②川漢鐵路公司の宜昌駐在總理。

③三品・四品の官位の官僚の敬称。

④一九一一年の鐵道国有化政策実施を担当した清朝郵伝大臣。

- ⑤ 宜昌―万県間のうち、先に工事が進められていた宜昌―帰州間を指す。
- ⑥ 四川省雲陽出身の高官で、当時江蘇都督の任にあった。
- ⑦ 中華民国臨時副總統の黎元洪。
- ⑧ ある省の会計より他省へ定期的に拠出する財源。
- ⑨ 一九〇九年に営業開始した四川省の民営汽船会社である川江輪船会社の貨客船「蜀通」号。
- ⑩ 川漢鐵路建設のため四川省での納税時に強制的に徴収されていた出資金。
- ⑪ 正式には「蘭格志拓植公司」と称し、イギリス人により上海で設立。東南アジアでのゴム栽培への投資を募集し、中国人金融商や投資家による投資の過熱が一九一〇年の「ゴム恐慌」を招く。川漢鐵路公司も運用資金を投資して多額の回収不能に陥っていた。
- ⑫ この個所は意味不明。
- ⑬ 技師長に該当する役職。
- ⑭ 川漢鐵路の副總工程司で、宜昌―万県間の建設工事を監督。
- ⑮ 川漢鐵路總工程司の詹天佑。
- ⑯ 理事に相当する役職。

註

(1)

保路運動に関する研究は数多いが、ここでは中国・日本の代表的なものをそれぞれ一つ挙げておく。

陳瀛濤『四川保路運動史』（成都、四川人民出版社、一九八一年）。

西川正夫「辛亥革命と民衆運動―四川保路運動と哥老会」（野沢豊・田中正俊編『講座中国近現代史第三卷 辛亥革命』（東京大学出版会、一九七八年）。後、西川正夫『四川の鄉村社会』（西川正夫、二〇〇八年）に再録）。

(2)

保路運動に関する史料集としては、以下のようにこれまで複数のものが大陸・台湾の双方より出版されている。

戴執礼編『四川保路運動史料』（北京、科学出版社、一九五九年）。

四川省檔案館編『四川保路運動檔案選編』（成都、四川人民出版社、一九八一年）。

国史館史料処編『辛亥年四川保路運動史料彙編』（新店、国史館、一九八一年）。

戴執礼編『四川保路運動史料彙纂』（台北、中央研究院近代史研究所、一九九四年）。

四川省檔案局編『保路珍檔―四川保路運動檔案図集』（成都、四川大学出版社、二〇一一年）。

謝青ら主編『四川保路運動史料書影彙纂』（成都、四川大学出版社、二〇一四年）。

(3) 『民国鐵路一年史』（『鐵路協會公報』第三年度臨時増刊。北京、鐵路協會編輯部、一九一四年）五頁。

(4) 交通部・鉄道部交通史編纂委員会『交通史路政編』（鉄道部、一九三五年）第五章二二頁。

(5) 前掲戴執礼編『四川保路運動史料彙纂』では、辛亥革命後の四川省の情勢についても、一九一二年三月の四川軍政府成立から七月の胡景伊の都督就任までを追って関連史料を収録しているが、川漢鐵路問題に関連するものは一切取り上げておらず、史料集編纂の趣旨に鑑みても不自然の感を否めない。

(6) 『中華民国鐵路史資料 一九二一―一九四九』（北京、社会科学文献出版社、二〇〇二年）二―三頁。

(7) 国家図書館古籍館索書号49819「商辦川漢鐵路臨時股東總會議事速記録」

(8) 中華民国国史館藏交通部檔案入蔵登録号131000006973M「商辦川路臨時股東總會」。

(9) 説明者の「劉会長」については、恐らくこの会議の後に政府との国有化交渉に臨む公司代表の一人に選ばれた劉声元であろうと思われるが、会長という肩書はもう一人「鄧会長」がおり、両者がどのような

役職分担任であるのかは判然としない。

(10)

方遠堯「記張森楷先生」(周開慶編著『民国四川人物伝記』(台湾商務印書館、一九六六年)二〇一―二〇三頁)。四川省地方志編纂委員會省志人物志編輯組編『四川近現代人物伝』第二輯(四川省社会科学出版社、一九八六年)一九一―一九五頁。

(11)

「鄧会長」については、先の「劉会長」と同じく、恐らくこの後に公司代表の一人に選ばれた鄧孝可であろうと思われる。

(12)

例えば前掲『民国鉄路一年史』には、政府との国有化交渉の成立後に、本文中で言及した川路維持会代表の張森楷が徒党を率いて鉄路公司に乱入し、文書を強奪するという「実力行使」に出たことが述べられており(五―六頁)、利害関係を背景にした複雑な状況の存在が垣間見える。